Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

29 385 Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur

Nr. 88 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 mei 2016

Op 16 maart 2016 heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu gesproken over het artikel in het FD inzake «Duitse plannen slecht voor haven Rotterdam». De vaste commissie heeft mij verzocht een reactie op dit artikel aan de Kamer te doen toekomen. Tevens is mij verzocht in mijn reactie de gevolgen van de Duitse plannen voor de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven te betrekken.

Het FD artikel is geschreven voordat het Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 op 16 maart 2016 door mijn Duitse collega Dobrindt werd gepubliceerd.
Ik heb met belangstelling kennisgenomen van het BVWP 2030. Het plan is omvangrijk en van groot belang voor de ontwikkeling van onze economieën. Voor zowel Duitsland als Nederland zijn excellente grensoverschrijdende verbindingen voor onze burgers en bedrijven van groot belang. De voortschrijdende integratie van de Europese markt versterkt de economische en maatschappelijke vervlechting van onze beide landen. De economische relaties tussen de westelijke Noordzee havens en het Duitse achterland zijn eeuwenoud en ontwikkelen zich veelbelovend. Ik beoordeel het BVWP 2030 vanuit de economische verwevenheid en vanuit de optiek van de Trans-Europese Netwerken (TEN-T). Twee TEN-T corridors, de Noordzee – Baltica en de Rijn – Alpine, verbinden namelijk de westelijke Noordzee havens met Duitsland en het verdere Europese achterland.

Met het BVWP 2030 wordt de dialoog binnen Duitsland en tussen Duitsland en de buurlanden over de voorgenomen investeringen in de infrastructuur gevoed. Alle betrokkenen kunnen inspreken en ik zal dat doen, net zoals andere betrokken Nederlandse partijen. Nadat het inspreken is afgerond zal het Duitse kabinet een standpunt formuleren dat door de Bondsdag en de Bondsraad zal worden behandeld.

kst-29385-88
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

Ik ben ingenomen met de voorzet van mijn Duitse collega om flink te investeren in de infrastructuur. De inspanning die hij wil gaan leveren voor slimme mobiliteit spreekt mij zeer aan.

Daarnaast ben ik positief gestemd over de investeringen die zijn aangegeven op bijvoorbeeld de TEN-T corridor Rijn-Alpine, zoals het 3e spoor Emmerich- Oberhausen en die zeker van belang zijn voor het vervoer van en naar de westelijke Noordzee havens.
Wel zou ik meer informatie willen hebben over de vervoersprognoses die aan het plan ten grondslag liggen. Veel projecten zijn nog in studie of zullen nog worden bestudeerd voordat Duitsland daar een positie over inneemt.

Het FD volgt de kritiek van onder andere de DNHK en enkele Duitse handelskamers dat ingezet wordt op het beter ontsluiten van de havens van Hamburg en Bremen zonder dat eenzelfde inzet wordt geleverd op de verbindingen met de havens van Nederland en Vlaanderen. In het geval Hamburg en Bremen meer profijt hebben bij het BVWP 2030 dan onze havens dan heeft dit inderdaad mogelijk gevolgen voor de concurrentieverhoudingen.
In mijn contacten met collega Dobrindt zal ik in ieder geval aandringen op meer aandacht en een hogere prioriteit voor investeringen in de infrastructuur waarmee de verbindingen tussen Duitsland en de westelijke Noordzee havens verbeterd kunnen worden.
Naast de actie die ik onderneem zullen ook andere partijen zoals medeoverheden en andere belanghebbenden inspreken waarbij het vooral gaat om het verbeteren van de grensoverschrijdende verbindingen. Ik ben zeer te spreken over het feit dat de havens van Rotterdam en Antwerpen in Berlijn op 13 april 2016 samen hun visie op het BVWP 2030 hebben kenbaar gemaakt. Dit samen optrekken versterkt onze positie.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus